

13. Literaturverzeichnis

- Acock, Alan C. (2005):** Working With Missing Values, *Journal of Marriage and Family*, Vol. 67 (4), S. 1012–1028.
- Ajzen, Icek (1991):** The Theory of Planned Behavior, *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, Vol. 50 (2), S.179–211.
- Ajzen, Icek (2002):** Constructing a TpB Questionnaire: Conceptual and Methodological Considerations
http://chuang.epage.au.edu.tw/ezfiles/168/1168/attach/20/pta_41176_7688352_57138.pdf
 Abruf: 6.2.2014
- Ajzen, Icek (2011):** The theory of planned behaviour: Reactions and reflections, *Psychology and Health*, Vol. 26 (9), S. 1113-1127.
- Ajzen, Icek/ Fisbein, Martin (1980):** Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior, Engelwood-Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Allison, Paul D. (2002):** Missing Data, Thousand Oaks, CA: Sage.
- Anable, Jillian (2005):** ‚Complacent Car Addicts‘ or ‚Aspiring Environmentalists‘? Identifying travel behaviour segments using attitude theory, *Transport Policy*, Vol. 12 (1), S. 65-78.
- Armitage, Christopher J./ Conner, Mark (2001):** Efficacy of the Theory of Planned Behaviour: A meta-analytic review, *British Journal of Social Psychology*, Vol. 40 (4), S. 471-499.
- Atkinson, Anthony C. (1985):** Plots, Transformations and Regression: An Introduction to Graphical Methods of Diagnostic Regression Analysis, Oxford: University Press.
- Backhaus, Klaus/ Erichson, Bernd/ Plinke, Wulff/ Weiber, Rolf (2011):** Multivariate Analysemethoden, Berlin Heidelberg: Springer.
- Bagozzi, Richard P./ Yi, Youjae (1988):** On the Evaluation of Structural Equation Models, *Journal of the Academy of Marketing Science*, Vol. 16 (1), S. 74-94.
- Bamberg, Sebastian (1996):** Allgemeine oder spezifische Einstellungen bei der Erklärung umweltschonenden Verhaltens eine Erweiterung der Theorie des geplanten Verhaltens um Einstellungen gegenüber Objekten, *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, Vol. 27 (1), S. 47-60.
- Bamberg, Sebastian/ Schmidt, Peter (2003):** Incentives, morality, and habit? Predicting student’s car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz, and Triandis, *Environment and Behavior*, Vol. 35 (2), S. 1-22.

- Bamberg, Sebastian/ Hunecke, Marcel/ Blöbaum, Anke (2007):** Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies, *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 27 (3), S. 190-203.
- Bamberg, Sebastian/ Davidov, Eldad/ Schmidt, Peter (2008):** Wie gut erklären „enge“ oder „weite“ Rational-Choice-Versionen Verhaltensveränderungen?, In: Diekmann, Andreas/ Eichner, Klaus/ Schmidt, Peter/ Voss, Thomas (Hrsg.): *Rational Choice: Theoretische Analysen und empirische Resultate*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bandura, Albert (1977):** *Social Learning Theory*, New Jersey: Prentice-Hall.
- Baptista, Patricia/ Melo, Sandra/ Rolim, Catarina (2014):** Energy, environmental and mobility impacts of car-sharing systems. Empirical results from Lisbon, Portugal, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 111, S. 28-37.
- Baslington, Hazel (2008):** Travel Socialisation: A social theory of travel mode behavior, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol.2 (2), S. 91-114.
- Bastian, Thomas (2010):** Mobilitätsbezogene Einstellungen beim Übergang vom Kindes- ins Jugendlichenalter. Querschnittliche Altersvergleiche bei 14-bis 16-Jährigen, Wiesbaden: VS Research.
- Beck, Lisa/ Ajzen, Icek (1991):** Predicting dishonest actions using the theory of planned behavior, *Journal of Applied Social Psychology*, Vol. 25 (3), S. 285-301.
- Bortz, Jürgen/ Döring, Nicola (2006):** *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*, Heidelberg: Springer Medizin Verlag.
- Botsman, Rachel/ Rogers, Roo (2010):** *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Harper's Business.
- Box, George E. P./ Cox, David R. (1964):** An Analysis of Transformations, *Journal of the Royal Statistical Society B*, Vol. 26 (2), S. 211-252.
- Bratzel, Stefan/ Lehman, Lars (2010):** *Jugend und Automobile 2010 – Eine empirische Studie zu Einstellungen und Verhaltensmustern von 18-25-jährigen in Deutschland*, Center of Automotive Management, Bergisch Gladbach (Arbeitspapier).
- Bratzel, Stefan/ Lehman, Lars/ Tellermann, Ralf (2011):** *iCar: Die junge Generation und das vernetzte Auto. Empirische Befragung zu den Einstellungen und Verhaltensmustern der 18-25-Jährigen in Deutschland*, Center of Automotive Management, Bergisch Gladbach (Arbeitspapier).
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (2014):** *Bildung in Deutschland 2014*.
http://www.bildungsbericht.de/daten2014/bb_2014.pdf
Abruf: 24.11.2014

Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (1990): Sozialgesetzbuch (SGB) – Achtes Buch (VII) – Kinder- und Jugendhilfe.
http://www.gesetze-im-internet.de/sgb_8/BJNR111630990.html
Abruf: 7.4.2014

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2013.
<http://www.verkehrsrundschau.de/sixcms/media.php/4513/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf>
Abruf: 30.10.2014

Bundesregierung (2004): Perspektiven für Deutschland – Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.
<http://bfm.de/fileadmin/NBS/documents/Nachhaltigkeitsstrategie-langfassung.pdf>
Abruf: 8.5.2014

Bundesverband CarSharing e.V. (2010): Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa,
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/wp2_endbericht_deutsch_final_4.pdf
Abruf: 3.9.2013

Bundesverband CarSharing e.V. (2013): Bundesverband CarSharing Jahresbilanz 2012: So viel CarSharing-Zuwachs wie noch nie
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/pm_carsharing-bilanz_2012_final.pdf
Abruf: 2.9.2013

Bundesverband CarSharing e.V. (2015a): Häufig gestellte Fragen.
<http://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq>
Abruf: 6.3.2015

Bundesverband CarSharing e.V. (2015b): Pressemitteilung vom 16.03.2015.
<http://www.carsharing.de/pressemitteilung-vom-16032015>
Abruf: 22.4.2015

Bundesverband CarSharing e.V. (2015c): CarSharing-Entwicklung in Deutschland.
http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/presse/pdf/grafik_carsharing-entwicklung_1997-2015_varianten_getrennt_mit_logo.pdf
Abruf: 22.4.2015

Burkhardt Jon E./ Millard-Ball, Adam (2006): Who's attracted to car-sharing?,
Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board,
Vol. 1986, S. 98-105.

- Cahill Michael/ Ruben Tami/ Winn Sandra (1996):** Children and transport: Travel patterns, attitudes and leisure activities of children in Brighton area. Health and Social Policy Research Centre, Report 96/4, Faculty of Health, Department of Community Studies, University of Brighton, England.
- Canzler, Weert/ Knie, Andreas (2006):** Umdeutung des Automobils: eine sozialwissenschaftliche Unternehmung
<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-202314>
Abruf: 2.9.2013
- Carroll, Raymond J./ Ruppert, David (1988):** Transformation and weighting in regression, New York: Chapman and Hall.
- Cheema, Jehanzeb R. (2014):** A Review of Missing Data Handling Methods in Educational Research, Review of Educational Research, Vol. 84 (4), S. 487-508.
- Ciari, Francesco/ Bock, Benno/ Balmer, Michael (2014):** Modeling Station-based and Free-floating Carsharing Demand: A Test Case Study for Berlin, Germany, 93rd Annual Meeting Transportation Research Board.
- Cleveland, William S. (1979):** Robust locally weighted regression and smoothing scatterplots, Journal of the American Statistical Association, Vol. 74 (368), S. 829-836.
- Cook, R. Dennis/ Weisberg, Sanford (1983):** Diagnostics for heteroskedasticity in regression, Biometrika, Vol. 70 (1), S. 1-10.
- Cook, R. Dennis/ Weisberg, Sanford (1999):** Applied regression including computing and graphics, New York: Wiley.
- Cooper, Gigi/ Howes, Deborah/ Mye, Peter (2000):** The Missing Link: An Evaluation of CarSharing Portland Inc., Portland, Oregon, Oregon Department of Environmental Quality and CarSharing, Portland, OR, USA.
- Cortina, Jose M. (1993):** What is Coefficient Alpha? An Examination of Theory and Applications, Journal of Applied Psychology, Vol. 78 (1), S. 98-104.
- Diekmann, Andreas (2008):** Empirische Sozialforschung. Grundlagen Methoden Anwendungen, Reinbek: rowohlt's enzyklopädie.
- Doll, Nikolaus (2011):** Jugendliche verlieren die Lust am Automobil.
<http://www.welt.de/wirtschaft/article12755938/Jugendliche-verlieren-die-Lust-am-Automobil.html>
Abruf: 11.11.2013
- Draper, Norman R./ Smith Harry (1981):** Applied regression analysis, New York: Wiley.

- Dufour, Jean-Marie/ Farhat, Abdeljelil/ Gardiol, Lucien/ Khalaf, Lynda (1998):** Simulation-based finite sample normality tests in linear regressions, *Econometrics Journal*, Vol. 1 (1), S. 155-173.
- Eckhardt, Carl Friedrich (2006):** Marktchancen innovativer Verkehrsangebote im Personenverkehr von Ballungsräumen, S. 91-111, In: Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.): *Öffentlicher Personennahverkehr – Herausforderungen und Chancen*, Berlin.
- Efthymiou, Dimitrios/ Antoniou, Constantions/ Waddell, Paul (2013):** Factors affecting the adoption of vehicle sharing systems by young drivers, *Transport Policy*, Vol. 29, S. 64-73.
- European Union Council of Ministers of Transport (2001):** Strategy for Integrating Environment and Sustainable Development into the Transport Policy, Brüssel: Council Resolution-2340th Council Meeting, Presse 131, Nr. 7587/01.
<http://corporate.skynet.be/sustainablefreight/trans-counci-conclusion-05-04-01.htm>
Abruf: 8.5.2014
- Felson, Marcus/ Spaeth, Joe L. (1978):** Community Structure and Collaborative Consumption. A Routine Activity Approach, *American Behavioral Scientist*, Vol. 21 (4), S. 614-634.
- Fishbein, Martin/ Ajzen, Icek (2010):** Predicting and changing behavior: the reasoned action approach, New York: Psychology Press.
- Firnkorn, Jörg/ Müller, Martin (2011):** What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go in Ulm, *Ecological Economics*, Vol. 70 (8), S. 1519-1528.
- Firnkorn, Jörg/ Müller, Martin (2012):** Selling Mobility instead of Cars: New Business Strategies of Automakers and the Impact on Private Vehicle Holding, *Business Strategy and the Environment*, Vol. 21 (4), S. 264-280.
- Firnkorn, Jörg/ Müller, Martin (2015):** Free-floating electric carsharing-fleets in smart cities: The dawning of post-private car era in urban environments?, *Environmental Science & Policy*, Vol. 45, S. 30-40.
- Flade, Antje/ Hacke, Ulrike / Lohmann, Günter (2001):** Die Bedeutung des Fahrrads für Jugendliche und deren Zukunftsvorstellungen zur Fahrradnutzung, S. 67-116, In: Flade, Antje/ Bamberger, Sebastian (Hrsg.): *Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhalten*, Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt.
- Flade, Antje/ Wullkopf, Uwe (2002):** Theorien und Modelle zur Verkehrsmittelwahl, Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt.
- Franzen, Axel (1997):** Umweltsoziologie und Rational Choice: Das Beispiel Verkehrsmittelwahl, *Umweltpsychologie*, Vol. 1 (2), S. 40-51.

- French, David P./ Hankins, Matthew (2003):** The expectancy-value muddle in the theory of planned behaviour – and some proposed solutions, *British Journal of Health Psychology*, Vol. 8 (1), S. 37-55.
- Füssl, Elisabeth/ Oberlader, Manuel/ Seisser, Odilo/ Risser, Alexander/ Risser, Ralf (2013):** Heute die Jugend, morgen die ganze Welt – nachhaltige Fortbewegung langfristig fördern, REAL CORP 2013 Tagungsband, S. 1213-1217.
- Giles Melanie/ McClenahan Carol/ Cairns Ed/ Mallet John (2004):** An application of the Theory of Planned Behaviour to blood donation: the importance of self-efficacy, *Health Education Research*, Vol. 19 (4), S. 380-391.
- Gipper, Angelika (2008):** Die Verkehrsentwicklung in Deutschland und deren Auswirkungen auf die Infrastruktur.
http://www.ise.kit.edu/rd_download/SBT/Kolloquium_SBT_08-11_A_Gipper.pdf
Abruf: 24.6.2013
- Glötz-Richter, Michael (2012):** Car-Sharing – “Car-on-call” for reclaiming street space, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 48, S. 1454-1463.
- Gossen, Maike (2012):** Nutzen statt Besitzen. Motive und Potenziale der internetgestützten gemeinsamen Nutzung am Beispiel der Peer-to-Peer Car-Sharing.
http://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/IOEW_SR_202_NutzenstattBesitzen.pdf
Abruf: 27.8.2013
- Götz, Konrad (2011):** Nachhaltige Mobilität, S. 325-347, In: Groß, Matthias (Hrsg.): *Handbuch Umweltsoziologie*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Götz, Konrad/ Loose, Willi/ Schmied, Martin/ Schubert, Steffi (2003):** Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Umweltbundesamt UBA Berichte Nr. 2/03. Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- Graham, John W. (2009):** Missing Data Analysis: Making It Work in the Real World, *Annual Review of Psychology*, Vol. 60 (1), S. 549-576.
- Graham, John W./ Cumsille, Patrico E./ Elek-Fisk, Elvira (2003):** Methods for handling missing data, S. 87-114, In: Schinka, John A./ Velicer, Wayne F. (Hrsg.): *Handbook of psychology: Research methods in psychology*, New York: John Wiley & Sons.
- Grischkat, Sylvie/Hunecke, Marcel/Böhler, Susanne (2014):** Potential for the reduction of greenhouse gas emissions through the use of mobility services, *Transport Policy*, Vol. 35, S. 295-303.
- Groß, Sven T. (1999):** Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. Folgen der Verkehrssozialisation, in: *Internationales Verkehrswesen* 51 (5), S. 180-183.

-
- Grüner, Hans (2014):** Tutorial: Regressionsanalyse IV – Überprüfung der Modellannahmen.
http://gruener.userpage.fu-berlin.de/tutorials/regressionsanalyse_IV.htm
Abruf: 9.9.2014
- Haefeli, Ueli/ Matti, Daniel/ Schreyer, Christoph/ Maibach, Markus (2006):** Evaluation Car-Sharing. Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications, Bern.
- Han, Heesup/ Hsu Liz-Tzang/ Sheu, Chwen (2010):** Application of the Theory of Planned Behavior to green hotel choice: Testing the effect of environmental friendly activities, *Tourism Management*, Vol. 31 (3), S. 325-334.
- Harding, Jochen (2013):** Aktuelle Entwicklungen im Bereich Carsharing – Fluch oder Segen für Verkehrsbetriebe, *Straßenverkehrstechnik*, Vol. 57 (4), S. 222-227.
- Harms, Sylvia (2003):** Besitzen oder Teilen. Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharings. Zürich: Verlag Rüegger.
- Hauff, Volker (1987):** Unsere gemeinsame Zukunft. Der Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Bericht), Greven: Eggenkamp.
- Haustein, Sonja/ Hunecke, Marcel (2007):** Reduced use of environmentally friendly modes of transportation caused by perceived mobility necessities: an extension of the theory of planned behavior, *Journal of Applied Social Psychology*, Vol. 37 (8), S. 1856-1883.
- Haustein, Sonja/ Klöckner, Christian/ Blöbaum, Anke (2009):** Car use of young adults: The role of travel socialization, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, Vol. 12 (2), S. 168-178.
- Hawthorne, Graeme/ Elliott, Peter (2005):** Imputing cross-sectional missing data: comparison of common techniques, *Australian and New Zealand Journal of Psychiatry*, Vol. 39 (7), S. 583-590.
- Hayes, Andrew/ Cai, Li (2007):** Using heteroskedasticity-consistent standard error estimators in OLS regression: An introduction and software implementation, *Behavior Research Methods*, Vol. 39 (4), S. 709-722.
- Heath, Yuko / Gifford, Robert (2002):** Extending the theory of planned behavior: prediction the use of public transportation, *Journal of Applied Social Psychology*, Vol. 32 (10), S. 2154-2189.
- Heinrich Böll Stiftung (2012):** Nutzen statt Besitzen – auf dem Weg zu einer ressourcenschonenden Konsumkultur.
http://www.boell.de/downloads/Endf_NutzenStattBesitzen_web.pdf
Abruf: 4.6.2013

- Heinrichs, Harald/ Grunenberg, Heiko (2012):** Sharing Economy, Auf dem Weg in eine neue Konsumkultur?
http://pure.leuphana.de/ws/files/3881633/Heinrichs_Grunenberg_Sharing_Economy.pdf
Abruf: 4.6.2013
- Helms, Hinrich/ Jöhrens, Julius/ Hanusch, Jan/ Höpfner, Ulrich/ Lambrecht, Udo/ Pehnt, Martin (2012):** UMBReLA Umweltbilanzen Elektromobilität
<http://www.erneuerbar-mobil.de/projekte/foerderprojekte-aus-dem-konjunkturpaket-ii-2009-2011/begleitforschung/dokumente-downloads/ErgebnisberichtUMBReLAIFEUfinal.pdf>
Abruf: 1.10.2013
- Hillmann, Karl-Heinz (2007):** Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart: Alfred Kröner Verlag.
- Hinkley, David V. (1977):** Jackknifing in unbalanced situations, *Technometrics*, Vol. 19 (3), S. 285-292.
- Hirschl, Bernd/ Konrad, Wilfried/ Scholl, Gerd/ Zundel, Stefan (2001):** Nachhaltige Produktnutzung. Sozial-ökonomische Bedingungen und ökologische Vorteile alternativer Konsumformen, Berlin: edition sigma.
- Holtappels, Heinz G./ Hugo, Heinz-Rüdiger/ Malinowski, Peter (1990):** Wie umweltbewusst sind Schüler? Ergebnisse einer Befragung von Schülern der Sekundarstufe I über ihr Verhalten, ihre Einstellungen und ihr Problembewusstsein zum Umweltschutz, *Die deutsche Schule*, Vol. 82, S. 224-235.
- Hunecke, Marcel (2000a):** Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten, Heidelberg/Kröning: Asanger.
- Hunecke, Marcel (2000b):** Lebensstile, Mobilitätsstile und mobilitätsbezogene Handlungsmodelle – Forschungsstrategien zur Analyse der personenbezogenen Mobilität, S. 30-39, In: Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): *U.Move Jugend und Mobilität*, Dortmund: Jousen +Grocke.
- Hunecke, Marcel (2002):** Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten, S. 47-63, In: Hunecke, Marcel/Tully, Claus J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*, Opladen: Leske + Budrich.
- Hunecke, Marcel (2006):** Zwischen Wollen und Müssen. Ansatzpunkte zur Veränderung der Verkehrsmittelnutzung, *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis*, Vol. 15 (3), S. 31-37.

- Hunecke, Marcel/ Matthies, Ellen / Blöbaum, Anke/ Höger, Rainer (1999):** Die Umsetzung einer persönlichen Norm in umweltverantwortliches Handeln. Ansätze zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in einer Kleinstadt, *Umweltpsychologie*, Vol. 3 (2), S. 10-22.
- Hunecke, Marcel/ Blöbaum, Anke/ Matthies, Ellen/ Höger, Rainer (2001):** Responsibility and environment. Ecological Norm Orientation and External Factors in the Domain of Travel Mode Choice Behavior, *Environment and Behavior*, Vol. 33 (6), S. 830-852.
- Hunecke, Marcel/ Tully, Claus J./ Rabe, Sebastian (2002):** Mobilität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, S. 209-221, In: Hunecke, Marcel/Tully, Claus J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*, Opladen: Leske + Budrich.
- Hunecke, Marcel/ Schubert, Steffi/ Zinn, Frank (2005):** Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr. Ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz, *Internationales Verkehrswesen*, Vol. 57 (1), S. 26-33.
- Hunecke, Marcel/ Haustein, Sonja/ Grischkat, Sylvie/ Böhler, Susanne (2007):** Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior, *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 27 (4), S. 277-292.
- Infas/DLR (2010):** Mobilität in Deutschland 2008, Bonn/Berlin.
- Institut für Mobilitätsforschung (2011):** Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher.
http://www.ifmo.de/tl_files/publications_content/2011/ifmo_2011_Mobilitaet_junger_Menschen_de.pdf
Abruf: 6.6.2013
- Jacoby, William G. (2000):** Loess: a nonparametric, graphical tool for depicting relationships between variables, *Electoral Studies*, Vol. 19 (4), S. 577-613.
- Kähler, Wolf-Michael (2006):** *Statistische Datenanalyse. Verfahren verstehen und mit SPSS gekonnt einsetzen*, Wiesbaden: vieweg.
- Katzev, Richard (2003):** Car sharing: A new approach to urban transportation problems, *Analyses of Social Issues and Public Policy*, Vol. 3 (1), 65-86.
- Kent, Jennifer L./ Dowling, Robyn (2013):** Puncturing automobility? Carsharing practices, *Journal of Transport Geography*, Vol. 32, S. 86-92.
- Klocke, Ulrich (2002):** Die Schattenseiten der Mobilität: Wahrnehmungen, Einstellungen und Lösungsvorschläge zur Umweltproblematik und deren Zusammenhang zu Technischeinstellungen, S. 387-423, In: Scholl, Wolfgang/ Sydow, Hubert (Hrsg.): *Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter*, Münster: Waxmann Verlag.

- Klößner, Christian (2002):** Altersabhängigkeit der Mobilitätsstile, S. 130-139, In: Hunecke, Marcel/ Tully, Claus J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, Opladen: Leske + Budrich.
- Krietemeyer, Hartmut (1997):** Auswirkungen von Carsharing auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen, Der Nahverkehr, Vol. 15 (9), S. 14-20.
- Krietemeyer, Hartmut (2003):** Effekte der Kooperation von Verbund und Car-Sharing-Organisation. Ergebnisse einer repräsentativen Wiederholungsuntersuchung des Münchener Verkehrs- und Tarifverbundes, Der Nahverkehr, Vol. 21 (9), S. 31-39.
- Krietemeyer, Hartmut (2012):** Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und der Car-Sharing-Organisation STATTAUTO München, S. 99-116, In: Loose, Willi/Glotz-Richter, Michael (Hrsg.): Car-Sharing und ÖPNV: Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote, Köln.
- Krizak, Rebecca (2014):** Das eigene Auto wird zum Auslaufmodell.
<http://www.welt.de/regionales/bayern/article131693747/Das-eigene-Auto-wird-zum-Auslaufmodell.html>
Abruf: 6.3.2015
- Kubitzki, Jörg (2014):** Jung und urban. Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr.
https://www.allianz.at/v_1413212006000/privatkunden/media-newsroom/news/aktuelle-news/pa-download/20141014allianz-autotag-2014-studie-jung_und_urban-vfinal.pdf
Abruf: 30.10.2014
- Kuhnimhof, Tobias/ Armoogum, Jimmy/ Buehler, Ralph/ Dargay, Joyce/ Denstadli, Jon Martin/ Yamamoto, Toshiyuki (2012):** Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults – Evidence from Six Industrialized Countries, Transport Reviews, Vol. 32 (6), S. 761-779.
- Lappe, Lothar/ Tully, Claus J./ Wahler, Peter (2000):** Das Umweltbewußtsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender, München: DJI Verlag Deutsches Jugendinstitut.
- Line, Tilly/ Chatterjee, Kiron/ Lyons, Glenn (2010):** The travel behaviour intentions of young people in the context of climate change, Journal of Transport Geography, Vol. 18 (2), S. 238-246.
- Litman, Todd (2007):** Evaluating Carsharing Benefits, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Vol. 1702 (1), S. 31-35.

- Little Roderick (1988):** A test for missing completely at random for multivariate data with missing values, *Journal of the American Statistical Association*, Vol. 83 (404), S. 1198-1202.
- Long, J. Scott/ Ervin, Laurie H. (2000):** Using heteroskedasticity consistent standard errors in the linear regression model, *American Statistician*, Vol. 54 (3), S. 217-224.
- Loose, Willi (2009):** Nutzen – Carsharing als stadtverträgliche Mobilität, S. 134-143, In: Christ, Wolfgang (Hrsg.): *Access für All – Zugänge zur gebauten Umwelt*, Basel: Birkhäuser Verlag.
- Loose, Willi (2010):** Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa, Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2, Bundesverband CarSharing e.V.
http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/wp2_endbericht_deutsch_final_4.pdf
Abruf: 27.8.2013
- Lüttke, Oliver/ Robitzsch, Alexander/ Trautwein, Ulrich/ Köller, Olaf (2007):** Umgang mit fehlenden Werten in der psychologischen Forschung. Probleme und Lösungen, *Psychologische Rundschau*, Vol. 58 (2), S. 103-117.
- Martin, Elliot/ Shaheen, Susan A./ Lidicker, Jeffrey (2010):** Carsharing's Impact on Household Vehicle Holdings: Results from a North American Shared-Use Vehicle Survey. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis. Research Report UCD-ITSRR-10-05.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (1996):** „Nutzen statt Besitzen“ Mieten, Teilen, Leihen von Gütern. Ein Zukunftsmodell?, Heft 47, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg e.V.: Stuttgart.
- Muheim, Peter (1998):** CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität.
<http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/literatur/carsharing-ua/petermuheim98.pdf>
Abruf: 17.12.2014
- Nefzger, Andreas (2013):** Moderne Konsumgesellschaft: Leihen ist das neue Kaufen.
<http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/moderne-konsumgesellschaft-leihen-ist-das-neue-kaufen-12136454.html>
Abruf: 11.11.2013
- Newton, Joshua D./ Ewing, Michael T./ Burney, Sue/ Hay, Margaret (2012):** Resolving the theory of planned behaviour's 'expectancy-value muddle' using dimensional salience, *Psychology and Health*, Vol. 27 (5), S. 588-602.
- Ng, Marie/ Wilcox, Rand R. (2011):** A comparison of two-stage procedures for testing least-squares coefficients under heteroskedasticity, *British Journal of Mathematical and Statistical Psychology*, Vol. 64 (2), S. 244-258.

Öko-Insitutit e.V. (Hrsg.) (2011): Autos unter Strom, Berlin.

<http://www.oeko.de/oekodoc/1283/2011-413-de.pdf>

Abruf: 4.9.2013

Orth, Bernhard (1987): Theorie und Methode. Formale Untersuchungen des Modells von Fishbein und Ajzen zur Einstellungs-Verhaltensbeziehung: I. Bedeutsamkeit und erforderliches Skalenniveau, Zeitschrift für Sozialpsychologie, Vol. 18 (1), S. 152-159.

Otis, Joanne/ Godin, Gaston/ Lambert, Jean (1996): AIDS prevention: Intentions of high school students to use condoms, S. 69-100, In: Otis, Joanne/ Godin, Gaston/ Lambert, Jean (Hrsg.):Advances in health education, New York: AMS Press.

Parker, Dianne/ Manstead, Antony S.R./Stradling, Stephen G./ Reason, James T. (1992): Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behavior, Journal of Applied Psychology, Vol.77 (1), S. 94-101.

Peters, Anja/ Doll, Claus/ Kley, Fabian/ Plötz, Patrick/ Sauer, Andreas/ Schade, Wolfgang/ Thielmann, Axel/ Wietschel, Martin/ Zanker, Christoph (2012): Konzept der Elektromobilität und deren Bedeutung für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

<http://www.tab-beim-bundestag.de/de/pdf/publikationen/berichte/TAB-Arbeitsbericht-ab153.pdf>

Abruf: 1.10.2013

Peugh, James L./ Enders, Craig K. (2004): Missing Data Educational Research: A Review of Reporting Practices and Suggestions for Improvement, Review of Educational Research, Vol. 74 (4), S. 525-556.

Pospeschill, Markus (2010): SPSS. Durchführung fortgeschrittener statistischer Analysen, Hannover: RRZN.

Progenium (2010): Auto ohne Status.

http://www.progenium.com/Publikationen/DE/data/upload/publikation/PROGENIUM_Auswertung_Auto-ohne-1347877253.pdf

Abruf: 2.10.2013

Progenium (2011): Pressemitteilung. Auto nicht mehr Wunschobjekt der Deutschen.

<http://www.progenium.com/Publikationen/DE/data/upload/publikation/1347872477.pdf>Abruf: 2.10.2013

Pryce, Gwilym/ Garcia-Granero, Marta (2002): Breusch-Pagan & Koenker Test Macro.

<http://www.spsstools.net/Syntax/RegressionRepeatedMeasure/Breusch-PaganAndKoenkerTest.txt>

Abruf: 9.9.2014.

- Przyborski, Aglaja/ Wohlrab-Sahr, Monika (2008):** Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch, München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- Raab-Steiner, Elisabeth/ Benesch, Michael (2012):** Der Fragebogen. Von der Forschungsidee zur SPSS-Auswertung, Wien: facultas wuv.
- Rogall, Holger (2009):** Nachhaltige Ökonomie. Ökonomische Theorie und Praxis einer Nachhaltigen Entwicklung, Marburg: Metropolis-Verlag.
- Rosopa, Patrick J./ Schaffer, Meline M./ Schroeder, Amber N. (2013):** Managing Heteroskedasticity in General Linear Models, *Psychological Methods*, Vol. 18 (3), S. 335-351.
- Rubin, Donald B. (1976):** Inference and missing data, *Biometrika*, Vol. 63 (3), S. 581-592.
- Rubin, Donald B. (1996):** Multiple Imputation After 18+ Years, *Journal of American Statistical Association*, Vol. 91 (434), S. 473-489.
- Rust, Holger (2011):** Das kleine Schwarze. Jugendliche Autoträume als Herausforderung für das Zukunftsmanagement, Wiesbaden: VS Verlag.
- Sandqvist, Karin (2002):** How does a family car matter? Leisure, travel & attitudes of adolescents in inner city Stockholm, *World Transport, Policy & Practice*, Vol. 8 (1), S. 11-18.
- Schaefers, Tobias (2013):** Exploring Carsharing usage motives: A hierarchical means-end chain analysis, *Transportation Research Part A*, Vol. 47, S. 69-77.
- Schäfers, Bernhard (1998):** Soziologie des Jugendalters, Opladen: Leske + Budrich.
- Schafer, Joseph L./ Graham, John W. (2002):** Missing Data: Our View of the State of the Art, *Psychological Methods* Vol. 7 (2), S. 147-177.
- Scheer, August-Wilhelm (2009):** Webcity – Wie das Internet unser Leben prägt. Berlin: BITKOM Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V.
- Schmöller, Stefan/ Bogenberger, Klaus (2014):** Analyzing External Factors on the Spatial and Temporal Demand of Car Sharing Systems, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 111 (5), S. 8-17.
- Scholl, Wolfgang (2002):** Verkehrsmittelnutzung: Jugendliche im Übergang zu Erwachsenenalter, S. 173-249, In: Scholl, Wolfgang/ Sydow, Hubert (Hrsg.): *Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter*, Münster: Waxmann Verlag.
- Scholl, Gerd (2009):** Marketing nachhaltiger Dienstleistungen. Bedingungen der Übernahme und Empfehlungen zur Vermarktung von eigentumsersetzenden Konsumpraktiken, Marburg: Metropolis Verlag.

- Scholl, Gerd (2012):** Nutzen statt besitzen. Eine ressourcenleichte Konsumkultur, S. 92-96, In: politische Ökologie (Band 129): Rohstoffquelle Abfall. Wie aus Müll Produkte von morgen werden, München: oekom.
- Scholl, Gerd/ Schulz, Lasse/ Süßbauer, Elisabeth/ Otto, Siegmар (2010):** Nutzen statt Besitzen – Perspektiven für ressourceneffizienten Konsum durch innovative Dienstleistungen.
http://ressourcen.wupperinst.org/downloads/MaRess_AP12_4.pdf
Abruf: 6.6.2013
- Scholl, Gerd/ Gossen, Maikе/ Grubbe, Magnus/Brumbauer, Tanja (2013):** Alternative Nutzungskonzepte – Sharing, Leasing und Wiederverwendung
http://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/PoLRess_ZB_AP2-Vertiefungsanalyse_alternative_Nutzungskonzepte.pdf
Abruf: 6.6.2013
- Schönduwe, Robert/ Bock, Benno/ Deibel, Inga (2012):** Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. Berlin: Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH.
- Schulz, Ulrike (2002):** Betrachtung der ermittelten Mobilitätstypen im Hinblick auf Stadt und Land, S. 103-110, in: Hunecke, Marcel/ Tully, Claus J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, Opladen: Leske + Budrich.
- Schwartz, Shalom H. (1977):** Normative influences on altruism, S. 221-279, In: Berkowitz, Leonard (Hrsg.): Advances in experimental social psychology, Band 10, San Diego: Academic Press.
- Shaheen, Susan/Cohen, Adam/Roberts, Darius (2006):** Carsharing in North America: Market Growth, Current Developments, and Future Potential, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Vol. 1986 (1), S. 116-124.
- Shaheen, Susan A./ Cohen, Adam P. (2007):** Growth in Worldwide Carsharing. An International Comparison, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Vol. 1992, S. 81-89.
- Shaheen, Susan A./ Cohen, Adam P./ Chung, Melissa S. (2009):** North American Carsharing 10-Years Retrospective, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Vol. 2110, S. 35-44.
- Shaheen, Susan A./ Mallery, Mark A./ Kingsley, Karla J. (2012):** Personal vehicle sharing services in North America, Research in Transportation Business & Management, Vol. 3, S. 71-81.

- Shaheen, Susan A./ Cohen, Adam P. (2013):** Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 7, S. 5-34.
- Shell Deutschland Holding (2011):** Jugend 2010 Eine pragmatische Generation behauptet sich, Hamburg: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Sivak, Michael/ Schoettle, Brandon (2011):** Recent changes in the age composition of U.S. drivers: Implications for the extent, safety, and environmental consequences of personal transportation, *Traffic Injury Prevention*, Vol. 12 (6), S. 588-592.
- Sivak, Michael/ Schoettle, Brandon (2013):** The reasons for the recent decline in young driver licensing in the U.S.
<http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/99124/102951.pdf?sequence=1>
Abruf: 30.8.2013
- Stasko, Timon H./ Buck, Andrew B./ Gao, H. Oliver (2013):** Carsharing in a university setting: Impacts demand, and mobility in Ithaca, NY, *Transport Policy*, Vol. 30, S. 262-268.
- Statista (2014):** Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland zum 31.Dezember 2013.
<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/1351/umfrage/altersstruktur-der-bevoelkerung-deutschlands/>
Abruf: 21.11.2014
- Statistisches Bundesamt (2014a):** Bevölkerung nach Migrationshintergrund.
<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund/Tabellen/MigrationshintergrundAlter.html>
Abruf: 15.8.2014
- Statistisches Bundesamt (2014b):** Bevölkerung (Zensus): Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersgruppen, Stand 09.05.2011.
https://www-genesis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=3001CEB6E62ADD4E1ABB599B4F8F1F1.tomcat_GO_1_2?operation=previous&levelindex=2&levelid=1430648597806&step=2
Abruf: 21.11.2014
- Statistisches Bundesamt (2014c):** Verkehr.
https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/VerkehrAktuellPDF_2080110.pdf?__blob=publicationFile
Abruf: 8.12.2014
- Steding, Dirk/ Herrmann, Annett/ Lange, Manfred (2004):** Carsharing – sozialinnovativ und kulturell selektiv? Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Mobilität. Zentrum für Umweltforschung der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, UFO-Berichte, Band 3.

- Steg, Linda (2005):** Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 39 (2-3), S. 147-162.
- Steg, Linda/ Vlek, Charles/ Slotegraaf, Goos (2001):** Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 4 (3), S. 151-169.
- Suiker, Stephan/ van den Elshout, Jos (2013):** Effectmeting introductie Car2Go in Amsterdam.
<http://nationaalverkeerskundecongres.nl/Uploads/2013/9/NVC-2013-4.2.52-Stephan-Suiker-ea-Tussenevaluatie-Car2Go-Amsterdam.pdf>
Abruf: 28.10.2014
- Szagun, Gisela/ Mesenholl, Elke/ Jelen, Martina (1994):** Umweltbewusstsein bei Jugendlichen. Emotionale, handlungsbezogene und ethische Aspekte, Frankfurt am Main: P. Lang Verlag.
- Tegtmeier, Silke (2006):** Erklärung der individuellen Existenzgründungsabsicht: die „Theory of Planned Behavior“ als sozialpsychologisches Modell im Gründungskontext, Diskussionspapier Nr. 1.
http://www.gmlg.de/fileadmin/redakteur_uploads/Diskussionspapiere/Nr1_Tegtmeier.pdf
Abruf: 17.3.2014
- Terporten, Michael/ Bialdyga, Dorothee/ Planing, Patrick (2012):** Veränderte Kundenwünsche als Chance zur Differenzierung, S. 367-382, In: Proff, Heike/ Schönharting, Jörg/ Schramm, Dieter/ Ziegler, Jürgen (Hrsg.): *Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität - Betriebswirtschaftliche und technische Aspekte*, Wiesbaden: Springer Gabler.
- Thomas, Reena Anne Elizabeth (2007):** The social travel patterns of youth and young adults.
<https://circle.ubc.ca/handle/2429/32364>
Abruf: 28.5.2013.
- Trautner, Hanns Martin (1992):** Lehrbuch der Entwicklungspsychologie Band 1: Grundlagen und Methoden, Göttingen: Hogrefe, Verlag für Psychologie.
- Tully, Claus. J. (1998):** Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zur Umwelt – Eine Jugendstudie, München: Olzog Verlag.
- Tully, Claus J. (2002):** Bewegte Jugend – kommunikativ und mobil. Ein Kommentar aus jugendsoziologischer Sicht, S. 13-37. In: Hunecke, Marcel/Tully, Claus J./ Bäumer, Doris (Hrsg.): *Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen*, Opladen: Leske + Budrich.

- Tully, Claus J./ Wahler, Peter (1999):** Umweltbewußt und mobil – Wie Jugendliche Verkehr und Umwelt sehen, S. 183-204, In: Tully, Claus J.(Hrsg.): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft, Frankfurt/New York: Campus Verlag.
- Tully, Claus J./ Baier, Dirk (2006):** Mobiler Alltag: Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biografischer Motive und sozialer Vorgaben, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- TÜVRheinland (2015):** CarSharing in Deutschland – Modeerscheinung oder Herausforderung für die Branche?
http://www.tuv.com/de/deutschland/ueber_uns/presse/meldungen/newspdfde_230666.jsp
Abruf: 20.1.2015
- Umweltbundesamt (2010):** Umweltbewusstsein in Deutschland 2010. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Vertiefungsbericht 3: Umweltbewusstsein und Umweltverhalten junger Erwachsener.
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4236.pdf>
Abruf: 13.6.2013
- Umweltbundesamt (2012):** Daten zum Verkehr.
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4364.pdf>
Abruf: 18.6.2013
- Umweltbundesamt (2013):** Umweltbewusstsein in Deutschland 2012. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.
http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Umweltinformation_Bildung/4396.pdf
Abruf: 13.6.2013
- Urban, Dieter/ Mayerl, Jochen (2011):** Regressionsanalyse: Theorie, Technik und Anwendung, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Verplanken, Bas/ Aarts, Henk/ van Knippenberg, Ad (1997):** Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices, European Journal of Social Psychology, Vol. 27 (5), S. 539-560.
- Verplanken, Bas/ Aarts, Henk/ van Knippenberg, Ad/ Moonen, Anja (1998):** Habit versus planned behaviour: A field experiment, British Journal of Social Psychology, Vol. 37 (1), S. 111-128.
- Völklein, Marco (2013):** Skepsis bei Anbietern klassischer Carsharing-Angebote.
<http://www.sueddeutsche.de/auto/carsharing-fluch-einer-bestehenden-idee-1.1564601-2>
Abruf: 5.8.2013

- Wirtz, Markus (2004):** Über das Problem fehlender Werte: Wie der Einfluss fehlender Informationen auf Analyseergebnisse entdeckt und reduziert werden kann, Rehabilitation Vol. 43 (2), S. 109-115.
- Witzke, Sarah/ Meier-Berberich, Jörn (2015):** ÖPNV und Carsharing: Ergänzung oder Substitution, Erste Marktforschungsergebnisse zu diesem Thema im Rahmen des Projekts Stuttgart Services, Der Nahverkehr, Vol. 33 (4), S. 12-15.
- Wuttke, Joachim (2008):** Erhöhter Dokumentationsbedarf bei Imputation fehlender Daten. Anmerkungen zu Lüdtke, Robitzsch, Trautwein und Köller, Psychologische Rundschau 58 (2), 103–117, Psychologische Rundschau, Vol. 59 (3), S. 178-179.
- Young, William / Weckman, Gary/ Holland William (2011):** A survey of methodologies for the treatment of missing values within datasets: Limitations and benefits, Theoretical Issues in Ergonomics Science, Vol. 12 (1), S. 15-43.
- Zimmermann, Gunter E. (1998):** Räumliche Mobilität, S. 514-524 In: Schäfers, Bernhard/ Zapf, Wolfgang (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen: Leske + Budrich.

14. Anhang

Anhang 1: Diskussionsleitfaden der qualitativen Vorstudie

Leitfadendiskussion: „Eigenes Auto-Nein Danke?!“
Ziel
Das Ziel der Gruppendiskussion ist es herauszuarbeiten, welche Einstellungen junge Verkehrsteilnehmer gegenüber dem ‚Nutzen statt Besitzen‘-Konzept am Fallbeispiel Carsharing haben. Im Zentrum stehen hierbei die Vorstellungen zur sowohl gegenwärtigen als auch zukünftigen individuellen Automobilität der Befragten, sowie die Bedeutsamkeit und Notwendigkeit des eigenen Automobils. Zudem soll untersucht werden, was für die Befragten zentrale Treiber darstellen, um sich am Modell Carsharing zu beteiligen.
Ablauf
<ol style="list-style-type: none"> 1. kurze Vorstellungsrunde [20 min.] 2. Thema Pkw-Führerschein und Pkw-Besitz [20 min.] 3. Aspekt Umweltbewusstsein im Hinblick auf den Bereich der Mobilität [20 min.] 4. Thema ‚Nutzen statt Besitzen‘ [20 min.] 5. Thema gemeinschaftliche Autonutzung (Carsharing) [30 min.]

Vorstellungsrunde	✓
Kurze Vorstellung der einzelnen Teilnehmer (<i>Namen, Alter, aktuelle Tätigkeit, Wohnort, Führerscheinbesitz, Autobesitz, ...</i>)	
Insbesondere <i>hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel</i>	
Warum werden diese bevorzugt genutzt?	
Zufriedenheit mit aktueller Mobilitätssituation	

Führerschein- und Pkw-Besitz	✓
Welche Gründe sprachen für euch dafür, den Pkw-Führerschein zu machen?	
Welche Gründe sprechen möglicherweise gegen den Erwerb des Führerscheins?	
<i>Neben dem reinen Führerscheinbesitz stellt auch das eigene Auto für viele Jugendliche und junge Erwachsene eine große Bedeutung dar.</i>	
Wie sieht das in eurem Fall aus? Ist der Besitz eines eigenen Autos von großer Bedeutsamkeit?	
Welchen Stellenwert besitzt ein eigener Pkw für eure eigene alltägliche Mobilität?	
Gibt es irgendwelche Dinge, die Ihr dem Besitz eines eigenen Autos vorziehen würdet?	

Umweltbewusstsein und individuelle Mobilität	✓
Wie umweltbewusst schätzt ihr euch selbst im Allgemeinen ein?	
Wie zeigt sich dieses Umweltbewusstsein in eurem Alltag?	
Besonders interessant: Spiegelt sich umweltbewusstes Verhalten in eurem Mobilitätsverhalten wider? Versucht ihr bspw. auf die Nutzung des Pkws zu verzichten und nutzt als Alternative den ÖV, das Fahrrad oder geht zu Fuss?	
<i>Es wird immer wieder über Verkehrs- und Umweltprobleme im Zusammenhang mit dem Auto diskutiert. Dabei fallen Schlagworte wie die Luftverschmutzung (CO²-Emissionen), Lärm, Verkehrsinfarkt/ Dauerstau oder auch die Zerstörung von Lebensraum.</i>	
Ist das eurer Ansicht nach berechtigt oder haltet ihr diese Diskussion für übertrieben?	
<i>Um die Umweltbelastungen, die der motorisierte Verkehr mit sich bringt, eindämmen zu können, werden unterschiedlichste Positionen vertreten. Auf der einen Seite wird dafür plädiert, dass der Staat schärfere Gesetze und Grenzwerte bestimmen soll (Tempolimit auf Autobahnen, Benzinpreiserhöhung, Autobahngebühren, Fahrverbote, stärkere Förderung des ÖV) auf der anderen Seite soll die Industrie andere Fahrzeuge anbieten (z.B. 3-Liter-Auto, Elektromobilität). Andere plädieren wiederum dafür, dass die Konsumenten ihr Verhalten ändern sollten (z.B. mehr ÖPNV-Nutzung).</i>	
Welcher Weg ist aus eurer Sicht am erfolgsversprechenden? Warum?	

„Nutzen statt Besitzen“	✓
<i>Vielleicht haben einige von euch bereits von dem Konzept ‚Nutzen statt Besitzen‘ oder auch gemeinschaftlicher Konsum von Gütern und Dienstleistungen gehört. Ganz allgemein: ‚Nutzen statt Besitzen‘-Konzepte verfolgen das Ziel, die Produktnutzung eines Gegenstandes zur verlängern und zu optimieren. Es sollen positive ökologische Effekte erzielt werden. Für uns als Verbraucher bedeutet das, dass wir ein bestimmtes Gut nutzen können, ohne das es direkt in unseren persönlichen Besitz übergeht. → klassisches Beispiel: Bohrmaschine, die man aus einem Baumarkt leiht/ Ausleihen von Skiern für den Skiurlaub Für Verbraucher praktisch, da man Geld einsparen kann. Man bezahlt nicht den gesamten Produktpreis, sondern nur für die Zeit, in der man das Produkt auch genutzt hat. Auch die Pflege von solchen Produkten fällt beim gemeinschaftlichen Konsum weg. Das übernimmt dann der eigentliche Besitzer, bspw. der Baumarkt oder der Skiverleiher. Aus ökologischer Sichtweise spart diese Vorgehensweise zudem enorme Ressourcen ein. Es wird zum Beispiel eine Bohrmaschine</i>	

<i>produziert, die von vielen verschiedenen Personen verwendet werden kann und nicht viele verschiedene Bohrmaschinen, die bei jedem einzelnen im Keller liegen und ab und zu verwendet werden.</i>	
Ist euch dieses Konzept ‚Nutzen statt Besitzen‘ bereits bekannt?	
Habt ihr bereits selbst einmal ein Gut oder eine Dienstleistung auf diese Art genutzt? Wenn ja welches genau?	
Wie steht Ihr diesem Konzept gegenüber?	
Hat es Zukunftspotential oder eher nicht? Wenn ja, warum bzw. wenn nein warum nicht?	

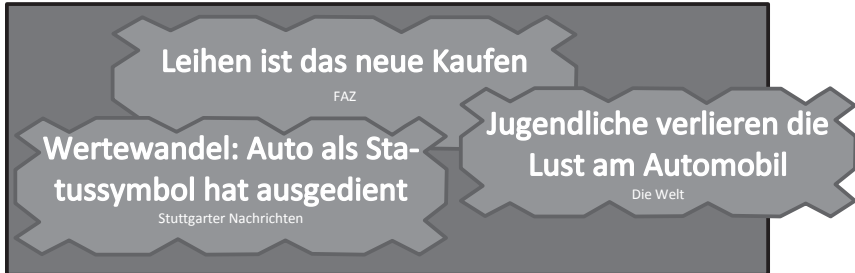
Carsharing	✓
<p><i>Gemeinschaftliche Nutzung eines Pkws (Carsharing) ist ebenfalls eine typische Form des gemeinschaftlichen Konsums. Geschäftsmodell ermöglicht dem Kunden mit einem beliebigen Fahrzeug zu fahren, ohne dass er ein Auto selbst kaufen und unterhalten muss. Bezahlt wird nur für die jeweilige Nutzungsdauer und/oder die gefahrenen Kilometer.</i></p> <p><i>Punkte die für diese gemeinschaftliche Nutzung sprechen: teils sehr hohen Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung eines Pkws (z.B. Pkw-Steuer, Pkw-Versicherung, Benzin) sehr hohe ungenutzte Kapazitäten (durchschnittlicher Pkw in Deutschland wird bspw. eine Stunde am Tag bewegt und steht den Rest des Tages abgeparkt auf einem Parkplatz)</i></p> <p><i>In der Regel unterscheidet man zwei bzw. drei Systeme:</i></p> <p>a) <i>klassische Carsharing-Anbietern</i> <i>Mitglieder können Autos an bestimmten Stelle abholen, das Auto für eine gewisse Zeit nutzen und müssen es dann an den entsprechenden Stellplatz zurückbringen.</i></p> <p>b) <i>vollflexible Carsharing-Systeme (Free-Floating System), Bsp. car2go</i> <i>Fahrzeuge sind beliebig über ein entsprechendes Geschäftsgebiet auf öffentlichem Parkraum verteilt. Mitglieder können ein freies Auto nutzen und es dann an anderer Stelle wieder abstellen. Es sind einfache Fahrten möglich, z.B. vom Arbeitsplatz zurück zum Wohnort.</i></p> <p>c) <i>privates Autoteilen</i> <i>professionell organisiert über kommerzielle Anbieter (sogenanntes Peer-to-Peer Carsharing). Privatpersonen stellen ihr eigenes Auto gegen eine Nutzungsgebühr anderen Privatpersonen zur Verfügung.</i></p>	
Wem von euch ist das Konzept Carsharing bekannt? Wer hört heute zum ersten Mal davon?	
Besitzt ihr bereits eigene Erfahrungen mit Carsharing?	

Seid ihr selbst Mitglied bei einer Carsharing-Organisation?	
Nutzen andere Personen aus eurem Verwandten-/Bekanntenkreis dieses Angebot?	
Wie bewertet ihr das Konzept Carsharing?	
Könnt ihr euch vorstellen zukünftig aktives Carsharing-Mitglied zu sein?	
Welche Vor und Nachteile bringt es eurer Ansicht nach mit sich?	
Welche Gründe sprechen dabei in eurem Fall für bzw. gegen die Nutzung des Carsharing-Angebots? <i>(Möglicher Hinweis: monetäre Gründe, Rationalität, Umweltbewusstsein, Verfügbarkeit von CS-Fahrzeugen)</i>	
Sind stationsbasierte oder voll-flexible Carsharing-Systeme für euch interessanter?	
Könnt ihr euch vorstellen, dass Carsharing eure individuelle Mobilität abdeckt, die ihr ansonsten mit einem privaten Pkw zurücklegen würdet?	
Könnt ihr euch vorstellen, dass Carsharing in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr eure individuelle Mobilität abdeckt, die ihr ansonsten mit einem privaten Pkw zurücklegen würdet?	
Könnt ihr euch vorstellen aufgrund des Carsharing-Angebots auf einen eigenen Pkw vollständig zu verzichten/ euren Pkw zu verkaufen?	
Könnt Ihr euch vorstellen, euren eigenen Pkw mit anderen Personen zu teilen? Was spricht aus eurer Sicht dafür, was spricht dagegen?	
Würdet Ihr euch von unbekanntem Privatpersonen Autos leihen? Was spricht aus eurer Sicht dafür, was spricht dagegen?	
Würden eure Eltern oder gute Freunde es gut finden, wenn Ihr euch aktiv an einem Carsharing-Programm beteiligen würdet?	

Anhang 2: Fragebogen



ulm university universität
uulm



Liebe Studienteilnehmerin, lieber Studienteilnehmer,

was ist dran an diesen Presseschlagzeilen?

Verliert der Besitz eines eigenen Autos tatsächlich an Bedeutung?

Ist das Auto kein Statussymbol mehr?

Wie sieht die individuelle Mobilität der Zukunft aus?

Wir von der Uni Ulm wollen genau das wissen und brauchen dafür deine Hilfe!

Mach mit bei der nachfolgenden Befragung und werde Teil wissenschaftlicher Forschung.

Selbstverständlich werden alle deine Angaben im Rahmen dieser Studie vertraulich behandelt und in anonymisierter Form ausgewertet.

Viele Grüße vom Team der Stiftungsprofessur Nachhaltiges Wirtschaften der Uni Ulm

1. Besitzt du einen Pkw-Führerschein?
<input type="checkbox"/> Nein (weiter mit Frage 2) <input type="checkbox"/> Ja (weiter mit Frage 3)
2. Möchtest du zukünftig einen Pkw-Führerschein machen?
<input type="checkbox"/> Nein (weiter mit Frage 5) <input type="checkbox"/> Ja (weiter mit Frage 4) <input type="checkbox"/> Weiß ich noch nicht. (weiter mit Frage 5)
3. Besitzt du die Möglichkeit einen privaten Pkw zu nutzen?
<input type="checkbox"/> Ja, ich besitze einen eigenen Pkw. (weiter mit Frage 5)
<input type="checkbox"/> Ja, ich kann nach Absprache private Pkws von Verwandten/Bekanntem nutzen. (weiter mit Frage 4)
<input type="checkbox"/> Nein, ich habe keine Möglichkeit einen privaten Pkw zu nutzen. (weiter mit Frage 4)
4. Möchtest du dir zukünftig ein eigenes Auto anschaffen?
<input type="checkbox"/> Ja, möglichst bald.
<input type="checkbox"/> Ja, aber das hat noch Zeit.
<input type="checkbox"/> Nein, eher nicht.
<input type="checkbox"/> Nein, auf keinen Fall.
<input type="checkbox"/> Weiß ich noch nicht.

Ausfüllhinweis:

Alle nachfolgenden Fragen nutzen Antwortskalen von -3 bis +3. Kreuze jeweils diejenige Zahl an, die deine Meinung am besten widerspiegelt. D.h. wenn du (eher) der Aussage am linken Tabellenrand zustimmst, dann kreuze bitte eine entsprechende Minuszahl an. Entspricht deine Meinung jedoch (eher) der Aussage am rechten Tabellenrand, dann kreuze bitte eine entsprechende positive Zahl an. Stehst du der Aussage neutral gegenüber, dann kreuze bitte die Null an. Bitte beantworte alle nachfolgenden Fragen, auch wenn du (noch) keinen Führerschein bzw. (noch) kein eigenes Auto besitzt.

Wie bewertest du die folgenden Aussagen?

5. Autofahren bedeutet Freiheit.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
6. Man kann sein Leben gut ohne ein eigenes Auto gestalten.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
7. Die Abschaffung eines Autos führt zu einem unzumutbaren Verzicht an Lebensqualität.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
8. Ein Auto ist lediglich ein Transportmittel um von A nach B zu kommen und besitzt ansonsten keine tiefere Bedeutung.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
9. Das soziale Ansehen einer Person wird durch den Besitz eines Autos gesteigert.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
10. Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein Auto besitzen müssen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
11. Durch den Verzicht auf ein eigenes Auto kann man seinen Alltag nicht mehr selbstbestimmt organisieren.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
12. Durch den Besitz eines attraktiven Autos kann man seinen sozialen Status für andere Personen deutlich sichtbar machen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu

Der nächste Abschnitt beschäftigt sich mit dem Thema Werteeinstellungen im Bereich Umweltschutz. Auch hier interessiert uns deine Meinung. Wie bewertest du daher die folgenden Aussagen?

13. Ich fühle mich auf Grund meiner Werte/Prinzipien persönlich verpflichtet, bei meinen Wegen umweltfreundliche Verkehrsmittel wie z.B. das Rad oder Bus und Bahn zu benutzen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
14. In meinem persönlichen Wertesystem ist der Aspekt Umweltschutz bei der Verkehrsmittelwahl fest verankert.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu

15. Bei der Entscheidung für ein Verkehrsmittel fühle ich mich aufgrund meiner persönlichen Werte verpflichtet, auch auf die Umweltbelastung zu achten.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
16. Aufgrund der für mich wichtigen Werte fühle ich mich verpflichtet, so selten wie möglich ein Auto zu nutzen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu

Was ist Carsharing?

Carsharing (gemeinschaftliche Autonutzung) bietet die Möglichkeit verschiedene Fahrzeuge zu nutzen ohne sie selbst kaufen und unterhalten zu müssen. Entsprechend der gefahrenen Kilometer bzw. der Nutzungsdauer muss eine Nutzungsgebühr bezahlt werden. Im Unterschied zur Autovermietung sind Kurzzeitmieten möglich. Beim klassischen, stationsbasierten Carsharing (z.B. teilAuto) können Mitglieder Autos an bestimmten Parkplätzen abholen, für eine bestimmte Zeit nutzen und diese dann an denselben Parkplatz zurückbringen. Bei vollflexiblen Carsharing-Systemen (z.B. car2go) sind die jeweiligen Autos über ein Geschäftsgebiet auf öffentlichem Parkraum verteilt. Mitglieder können ein freies Auto nutzen und es dann an anderer Stelle wieder abstellen.

17. Ist dir das Mobilitätskonzept Carsharing bereits bekannt oder hörst du heute zum ersten Mal davon?	
<input type="checkbox"/> Ja, ich habe bereits davon gehört, mich jedoch noch nicht näher mit Carsharing beschäftigt. <input type="checkbox"/> Ja, ich habe bereits davon gehört und mich auch näher mit Carsharing beschäftigt. <input type="checkbox"/> Nein, ich höre heute zum ersten Mal davon.	
18. Falls Ja: Bist du bereits Mitglied bei einer Carsharing-Organisation?	
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	

Wie bewertest du die folgenden Aussagen?

19. Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist:								
unpraktischer	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	praktischer
umweltbelastender	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	umweltschonender
teurer	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	billiger
uncooler	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	cooler
nicht zukunftsfähig	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	zukunftsfähig
unangenehmer	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	angenehmer
schlechter	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	besser

20. Zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen wäre für mich:								
schwierig	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	leicht

Was denkst du: Wie wahrscheinlich wären die folgenden Punkte, wenn du zukünftig anstelle eines eigenen Autos ein Carsharing-Fahrzeug nutzen wolltest?

21. Es stände mir ein Carsharing-Fahrzeug in meiner direkten Umgebung zur Verfügung.								
Sehr unwahrscheinlich	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr wahrscheinlich
22. Ich könnte flexibel und ohne großen Planungsaufwand ein Carsharing-Fahrzeug nutzen.								
Sehr unwahrscheinlich	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr wahrscheinlich

23. Ich könnte durch die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges Kosten einsparen.								
Sehr unwahrscheinlich	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr wahrscheinlich
24. Ich könnte durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtypen (z.B. Kleinwagen, Sprinter) nutzen.								
Sehr unwahrscheinlich	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr wahrscheinlich

Wie stark würden die folgenden Punkte deine Entscheidung erleichtern, zukünftig anstelle eines eigenen Autos ein Carsharing-Fahrzeug zu nutzen?

25. Ein Carsharing-Fahrzeug steht in meiner direkten Umgebung zur Verfügung, wenn ich es tatsächlich benötige.								
Überhaupt nicht erleichtern	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr erleichtern
26. Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ist flexibel und ohne großen Planungsaufwand möglich.								
Überhaupt nicht erleichtern	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr erleichtern
27. Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges bietet mir die Möglichkeit, Kosten einzusparen.								
Überhaupt nicht erleichtern	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr erleichtern
28. Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ermöglicht mir, je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtyp (z.B. Kleinwagen, Sprinter) zu nutzen.								
Überhaupt nicht erleichtern	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr erleichtern

Auch für die nachfolgenden Aussagen interessiert uns deine Meinung. Wie bewertest du sie?

29. Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, denken ich sollte zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu
30. Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, wollen selbst zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen.								
Stimme überhaupt nicht zu	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Stimme sehr zu

Zwei letzte Fragen zum Thema Carsharing: Wie bewertest du die folgenden Aussagen?

31. Ich beabsichtige zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen.								
Sehr unwahrscheinlich	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	Sehr wahrscheinlich
32. Meine Absicht zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen ist:								
klein	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	groß

Du hast es fast geschafft! Abschließend noch einige Fragen zu deiner Person:

33. Bist du ...?		
<input type="checkbox"/> weiblich		<input type="checkbox"/> männlich
34. Wie alt bist du?		
_____ Jahre		
35. Welchen Schultyp besuchst du aktuell?		
<input type="checkbox"/> Hauptschule/Werkrealschule	<input type="checkbox"/> Berufs(fach)schule	<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
<input type="checkbox"/> Realschule	<input type="checkbox"/> Berufskolleg	
<input type="checkbox"/> (Berufliches) Gymnasium	<input type="checkbox"/> Hochschule/Universität	
36. Wo wohnst du?		
<input type="checkbox"/> in einem Dorf	<input type="checkbox"/> im Vorort einer (Groß-)Stadt	<input type="checkbox"/> im Zentrum einer (Groß-)Stadt
37. Sind sowohl deine Mutter als auch dein Vater in Deutschland geboren?		
<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein

Vielen Dank für deine Teilnahme !



Anhang 3: Missing-Value-Analyse

Item		Fehlend	
		N	Prozent
KV2 (34 ⁸⁶)	Wie alt bist du?	22	1,4%
WVK1 (20)	Zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen wäre für mich [schwierig/leicht].	20	1,3%
WVEK3 (27)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges bietet mir die Möglichkeit, Kosten einzusparen. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	18	1,1%
EIN5 (19_5)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [nicht zukunftsfähig/zukunftsfähig].	17	1,1%
KV5 (37)	Sind sowohl deine Mutter als auch dein Vater in Deutschland geboren? [Ja/ Nein]	16	1,0%
EIN3 (19_3)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [teurer/billiger].	16	1,0%
AUT3 (7)	Die Abschaffung eines Autos führt zu einem unzumutbaren Verzicht an Lebensqualität [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	16	1,0%
WVEK4 (28)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ermöglicht mir, je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtyp (z.B. Kleinwagen, Sprinter) zu nutzen. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	15	1,0%
WVEK2 (26)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ist flexibel und ohne großen Planungsaufwand möglich. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	14	0,9%
EIN7 (19_7)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [besser/schlechter].	14	0,9%
WMV6 (18)	Falls Ja: Bist du bereits Mitglied bei einer Carsharing-Organisation? [Ja/ Nein]	13	0,8%
INT1 (31)	Ich beabsichtige zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen. [Sehr unwahrscheinlich/Sehr wahrscheinlich]	12	0,8%
SN2 (30)	Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, wollen selbst zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	12	0,8%

⁸⁶ Diese Zahl entspricht der Nummerierung im Fragebogen. Dies gilt auch für alle weiteren Zahlen in Klammern dieser Spalte sowie für die nachfolgenden Anhänge.

Fortsetzung

ZWK4 (24)	Ich könnte durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtypen (z.B. Kleinwagen, Sprinter) nutzen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	12	0,8%
EIN4 (19_4)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [uncooler/cooler].	12	0,8%
INT2 (32)	Meine Absicht zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen ist [klein/groß].	11	0,7%
ZWK3 (23)	Ich könnte durch die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges Kosten einsparen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	11	0,7%
ZWK1 (21)	Es stände mir ein Carsharing-Fahrzeug in meiner direkten Umgebung zur Verfügung. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	11	0,7%
EIN1 (19_1)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [unpraktischer/praktischer].	11	0,7%
EIN2 (19_2)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [umweltbelastender/umweltschonender].	11	0,7%
EIN6 (19_6)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [unangenehmer/angenehmer].	11	0,7%
WMV5 (17)	Ist dir das Mobilitätskonzept Carsharing bereits bekannt oder hörst du heute zum ersten Mal davon? [Ja, ich habe bereits davon gehört, mich jedoch noch nicht näher mit Carsharing beschäftigt./ Ja, ich habe bereits davon gehört und mich auch näher mit Carsharing beschäftigt./ Nein, ich höre heute zum ersten Mal davon.]	11	0,7%
KV4 (36)	Wohnst du [in einem Dorf/ im Vorort einer (Groß-)Stadt/ im Zentrum einer (Groß-)Stadt]?	10	0,6%
SN1 (29)	Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, denken ich sollte zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	10	0,6%
KV1 (33)	Bist du [weiblich/ männlich]?	9	0,6%
ZWK2 (22)	Ich könnte flexibel und ohne großen Planungsaufwand ein Carsharing-Fahrzeug nutzen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	9	0,6%
WVEK1 (25)	Ein Carsharing-Fahrzeug steht in meiner direkten Umgebung zur Verfügung, wenn ich es tatsächlich benötige. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	8	0,5%

Fortsetzung

AUT4 (11)	Durch den Verzicht auf ein eigenes Auto kann man seinen Alltag nicht mehr selbstbestimmt organisieren. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	7	0,4%
PN4 (16)	Aufgrund der für mich wichtigen Werte fühle ich mich verpflichtet, so selten wie möglich ein Auto zu nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	6	0,4%
WMV4 (4)	Möchtest du dir zukünftig ein eigenes Auto anschaffen? [Ja, möglichst bald./ Ja, aber das hat noch Zeit./ Nein, eher nicht./ Nein, auf keinen Fall./ Weiß ich noch nicht.]	6	0,4%
PN1 (13)	Ich fühle mich auf Grund meiner Werte/Prinzipien persönlich verpflichtet, bei meinen Wegen umweltfreundliche Verkehrsmittel wie z.B. das Rad oder Bus und Bahn zu benutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	5	0,3%
PN2 (14)	In meinem persönlichen Wertesystem ist der Aspekt Umweltschutz bei der Verkehrsmittelwahl fest verankert. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	5	0,3%
STA4 (12)	Durch den Besitz eines attraktiven Autos kann man seinen sozialen Status für andere Personen deutlich sichtbar machen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	5	0,3%
PN3 (15)	Bei der Entscheidung für ein Verkehrsmittel fühle ich mich aufgrund meiner persönlichen Werte verpflichtet, auch auf die Umweltbelastung zu achten. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	4	0,3%
STA1 (8)	Ein Auto ist lediglich ein Transportmittel um von A nach B zu kommen und besitzt ansonsten keine tiefere Bedeutung. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	4	0,3%
WMV3 (3)	Besitzt du die Möglichkeit einen privaten Pkw zu nutzen? [Ja, ich besitze einen eigenen Pkw./ Ja, ich kann nach Absprache private Pkws von Verwandten/Bekanntem nutzen./ Nein.]	4	0,3%
STA2 (9)	Das soziale Ansehen einer Person wird durch den Besitz eines Autos gesteigert. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	3	0,2%
AUT1 (5)	Autofahren bedeutet Freiheit. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	3	0,2%

Fortsetzung

WMV2 (2)	Möchtest du zukünftig einen Pkw-Führerschein machen? [Nein/ Ja/ Weiß ich noch nicht.]	3	0,2%
STA3 (10)	Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein Auto besitzen müssen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	2	0,1%
AUT2 (6)	Man kann sein Leben gut ohne eigenes Auto gestalten. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	1	0,1%
WMV1 (1)	Besitzt du einen Pkw-Führerschein? [Nein/ Ja]	1	0,1%
KV3 (35)	Welchen Schultyp besuchst du aktuell? [Hauptschule/Werkrealschule, Realschule, (Berufliches) Gymnasium, Berufs(fach)schule, Berufskolleg, Hochschule/Universität, Sonstiges]	0	0,0%

Anhang 4: Deskriptive Statistik der Fragebogen-Items

Item		M ⁸⁷	SD ⁸⁸	Alpha
<i>Einstellungen gegenüber CS</i>		-0,0224	0,97670	0,734
EIN1 (19_1)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [unpraktischer/praktischer].	-0,56	1,659	-
EIN2 (19_2)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [umweltbelastender/umweltschonender].	1,08	1,578	-
EIN3 (19_3)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [teurer/billiger].	0,51	1,596	-
EIN4 (19_4)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [uncooler/cooler].	-0,63	1,387	-
EIN5 (19_5)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [nicht zukunftsfähig/zukunftsfähig].	0,63	1,777	-
EIN6 (19_6)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [unangenehmer/angenehmer].	-0,88	1,454	-
EIN7 (19_7)	Die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen anstelle eines eigenen Autos ist [besser/schlechter].	-0,30	1,406	-
<i>Subjektive Norm zum CS</i>		-1,6378	1,33290	0,836
SN1 (29)	Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, denken ich sollte zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-1,61	1,446	-
SN2 (30)	Die meisten Menschen, die mir wichtig sind, wollen selbst zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-1,67	1,430	-

⁸⁷ Für nominale Variablen wird in dieser Spalte der Modus abgetragen, für metrische Variablen wird der Mittelwert präsentiert.

⁸⁸ In dieser Spalte wird die jeweilige Standardabweichung abgetragen.

Fortsetzung

<i>Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zum CS - direkt</i>				
WVK1 (20)	Zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen wäre für mich [schwierig/leicht].	-1,10	1,655	-
<i>Wahrgenommene Verhaltenskontrolle zum CS – indirekt</i>				
ZWK1 (21)	Es stände mir ein Carsharing-Fahrzeug in meiner direkten Umgebung zur Verfügung. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	-0,53	1,973	-
ZWK2 (22)	Ich könnte flexibel und ohne großen Planungsaufwand ein Carsharing-Fahrzeug nutzen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	-0,82	1,716	
ZWK3 (23)	Ich könnte durch die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges Kosten einsparen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	0,32	1,703	-
ZWK4 (24)	Ich könnte durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtypen (z.B. Kleinwagen, Sprinter) nutzen. [sehr unwahrscheinlich/ sehr wahrscheinlich]	0,08	1,69	-
WVEK1 (25)	Ein Carsharing-Fahrzeug steht in meiner direkten Umgebung zur Verfügung, wenn ich es tatsächlich benötige. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	0,65	1,870	-
WVEK2 (26)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ist flexibel und ohne großen Planungsaufwand möglich. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	0,56	1,805	-
WVEK3 (27)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges bietet mir die Möglichkeit, Kosten einzusparen. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	0,91	1,668	-

Fortsetzung

WVEK4 (28)	Die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeuges ermöglicht mir, je nach Bedarf einen entsprechenden Fahrzeugtyp (z.B. Kleinwagen, Sprinter) zu nutzen. [überhaupt nicht erleichtern/ sehr erleichtern]	0,58	1,639	-
<i>Intention zur CS-Nutzung</i>		-1,5037	1,49032	0,920
INT1 (31)	Ich beabsichtige zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen. [Sehr unwahrscheinlich/Sehr wahrscheinlich]	-1,54	1,514	-
INT2 (32)	Meine Absicht zukünftig Carsharing-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen ist [klein/groß].	-1,47	1,580	-
<i>Persönliche Norm</i>		-0,3678	1,52347	0,902
PN1 (13)	Ich fühle mich auf Grund meiner Werte/Prinzipien persönlich verpflichtet, bei meinen Wegen umweltfreundliche Verkehrsmittel wie z.B. das Rad oder Bus und Bahn zu benutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,27	1,761	-
PN2 (14)	In meinem persönlichen Wertesystem ist der Aspekt Umweltschutz bei der Verkehrsmittelwahl fest verankert. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,25	1,705	-
PN3 (15)	Bei der Entscheidung für ein Verkehrsmittel fühle ich mich aufgrund meiner persönlichen Werte verpflichtet, auch auf die Umweltbelastung zu achten. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,06	1,718	-
PN4 (16)	Aufgrund der für mich wichtigen Werte fühle ich mich verpflichtet, so selten wie möglich ein Auto zu nutzen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,90	1,730	-

Fortsetzung

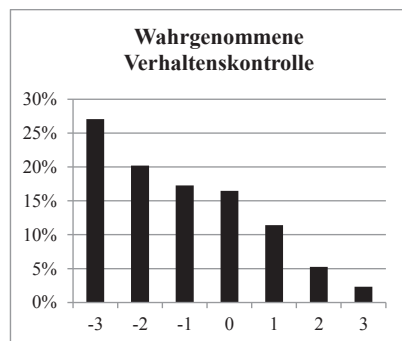
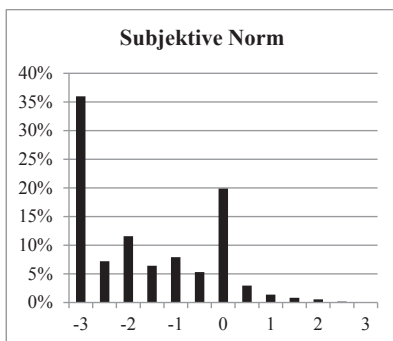
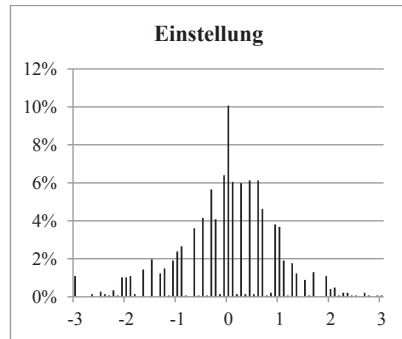
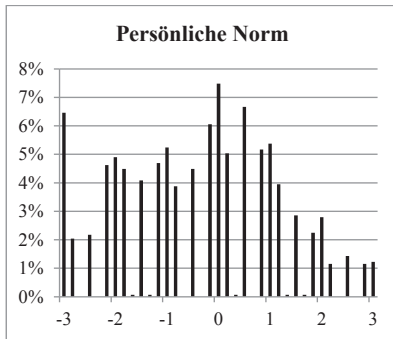
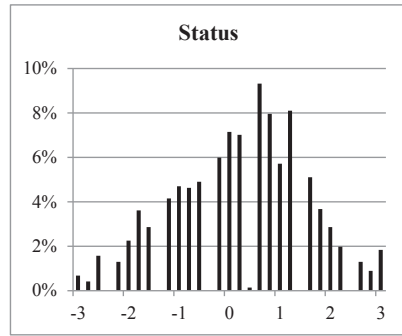
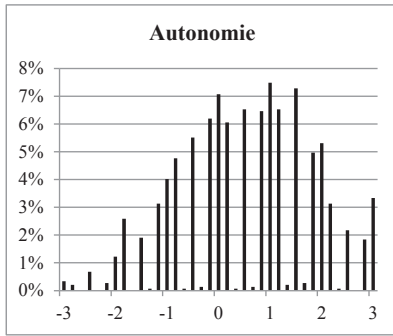
<i>Weitere mobilitätsbezogene Einstellungen – Autonomie/ Status</i>				
<i>Autonomie</i>		0,5432	1,27471	0,718
AUT1 (5)	Autofahren bedeutet Freiheit. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	1,87	1,278	-
AUT2 (6)	Man kann sein Leben gut ohne eigenes Auto gestalten. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	0,14	1,774	-
AUT3 (7)	Die Abschaffung eines Autos führt zu einem unzumutbaren Verzicht an Lebensqualität [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	0,20	1,837	-
AUT4 (11)	Durch den Verzicht auf ein eigenes Auto kann man seinen Alltag nicht mehr selbstbestimmt organisieren. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,05	1,947	-
<i>Status</i>		0,2130	1,28062	0,631
STA1 (8)	Ein Auto ist lediglich ein Transportmittel um von A nach B zu kommen und besitzt ansonsten keine tiefere Bedeutung.	0,37	1,947	-
STA2 (9)	Das soziale Ansehen einer Person wird durch den Besitz eines Autos gesteigert. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	0,30	1,896	-
STA3 (10)	Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein Auto besitzen müssen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,55	1,739	-
STA4 (12)	Durch den Besitz eines attraktiven Autos kann man seinen sozialen Status für andere Personen deutlich sichtbar machen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	0,73	1,838	-
STA3 (10)	Ich bewundere Personen, die ihren Alltag so einrichten, dass sie kein Auto besitzen müssen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	-0,55	1,739	-

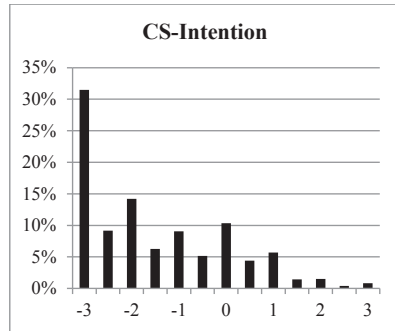
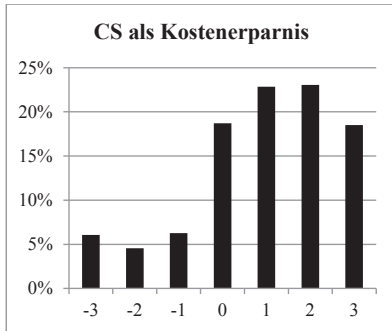
Fortsetzung

STA4 (12)	Durch den Besitz eines attraktiven Autos kann man seinen sozialen Status für andere Personen deutlich sichtbar machen. [Stimme überhaupt nicht zu/ Stimme sehr zu]	0,73	1,838	-
<i>Kontrollvariablen</i>				
KV1 (33)	Bist du [weiblich/ männlich]?	1	0,500	-
KV2 (34)	Wie alt bist du?	19,17	2,889	-
KV3 (35)	Welchen Schultyp besuchst du aktuell? [Hauptschule/Werkrealschule, Realschule, (Berufliches) Gymnasium, Berufs(fach)schule, Berufskolleg, Hochschule/Universität, Sonstiges]	3	1,283	-
KV4 (36)	Wohnst du [in einem Dorf/ im Vorort einer (Groß-)Stadt/ im Zentrum einer (Groß-)Stadt]?	1	0,793	-
KV5 (37)	Sind sowohl deine Mutter als auch dein Vater in Deutschland geboren? [Ja/ Nein]	1	0,452	-
<i>Weitere mobilitätsspezifische Variablen</i>				
WMV1 (1)	Besitzt du einen Pkw-Führerschein? [Nein/ Ja]	2	0,473	-
WMV2 (2)	Möchtest du zukünftig einen Pkw-Führerschein machen? [Nein/ Ja/ Weiß ich noch nicht.]	2	0,185	-
WMV3 (3)	Besitzt du die Möglichkeit einen privaten Pkw zu nutzen? [Ja, ich besitze einen eigenen Pkw./ Ja, ich kann nach Absprache private Pkws von Verwandten/Bekanntem nutzen./ Nein.]	2	0,588	-
WMV4 (4)	Möchtest du dir zukünftig ein eigenes Auto anschaffen? [Ja, möglichst bald./ Ja, aber das hat noch Zeit./ Nein, eher nicht./ Nein, auf keinen Fall./ Weiß ich noch nicht.]	2	0,956	-

WMV5 (17)	Ist dir das Mobilitätskonzept Carsharing bereits bekannt oder hörst du heute zum ersten Mal davon? [Ja, ich habe bereits davon gehört, mich jedoch noch nicht näher mit Carsharing beschäftigt./ Ja, ich habe bereits davon gehört und mich auch näher mit Carsharing beschäftigt./ Nein, ich höre heute zum ersten Mal davon.]	1	0,695	-
WMV6 (18)	Falls Ja: Bist du bereits Mitglied bei einer Carsharing-Organisation? [Ja/ Nein]	2	0,252	-

Anhang 5: Grafische Darstellung der Häufigkeitsverteilung der zentralen Konstrukte





Anhang 6: Regressionsergebnisse auf Basis einer OLS-Regression vor der Annahmenprüfung

<i>Intention, zukünftig CS-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen</i>	Koeffizienten	Beta
Einstellung	0,107***	0,070
Subjektive Norm	0,333***	0,298
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	0,387***	0,429
Persönliche Norm	0,119***	0,121
Autonomie	-0,048*	-0,041
Status	0,010	0,009
Kostenersparnis	0,072***	0,081
Weiblich	-0,075	-0,025
Alter	-0,006	-0,012
Aktuelle Bildungsinstitution ¹		
Gymnasium	-0,001	0,000
Berufs(fach)schule	0,047	0,015
Universität	0,073	0,019
Wohnumgebung ²		
im Vorort einer (Groß-)Stadt	0,107*	0,035
im Zentrum einer (Groß-)Stadt	0,069	0,020
Migrationshintergrund	0,028	0,008
Konstante	-0,465	-
N	1460	
R ²	0,599	
Referenzkategorie	¹ Realschule ² in einem Dorf	
Signifikanz	* p<0,10 ** p<0,05 *** p<0,01	

Anhang 7: Regressionsergebnisse auf Basis einer OLS-Regression nach der Annahmenprüfung mit entsprechender Modellanpassung

<i>Intention, zukünftig CS-Fahrzeuge anstelle eines eigenen Autos zu nutzen</i>	Koeffizienten	Beta
Einstellung	0,151***	0,100
Einstellung im Quadrat	0,082***	0,087
Subjektive Norm	0,320***	0,289
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle	0,473***	0,530
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle hoch drei	-0,014***	-0,124
Persönliche Norm	0,127***	0,131
Autonomie	-0,043*	-0,037
Status	0,002	0,002
Kostenersparnis	0,085	0,096
Weiblich	-0,060	-0,020
Alter	-0,008	-0,017
Aktuelle Bildungsinstitution ¹		
Gymnasium	0,001	0,000
Berufs(fach)schule	-0,014	-0,004
Universität	0,062	0,016
Wohnumgebung ²		
im Vorort einer (Groß-)Stadt	0,158***	0,051
im Zentrum einer (Groß-)Stadt	0,103	0,031
Migrationshintergrund	0,018	0,006
Konstante	-0,575	-
N	1460	
R ²	0,629	
Referenzkategorie	¹ Realschule ² in einem Dorf	
Signifikanz	* p<0,10 ** p<0,05 *** p<0,01	